

*Date de dépôt: 25 juin 2008*

*Messagerie*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à l'interpellation urgente écrite de M. Eric Stauffer : Pollution de l'air à Genève les frontaliers polluent les Genevois paient !**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 13 juin 2008, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

*En date du 23 mai 2008 la Tribune de Genève a publié l'article suivant :*

*La pollution de l'air a atteint un niveau préoccupant. L'Etat va prendre des mesures contraignantes*

*Le bilan 2006 est inquiétant.*

*Les mesures incitatives se révèlent insuffisantes.*

*Les résultats des mesures effectuées ces deux dernières années montrent que la pollution atmosphérique reste inquiétante à Genève. Le bilan annuel 2006 de la qualité de l'air vient de sortir sous forme de CD-ROM, et celui de 2007 est presque terminé. Il en ressort que les concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et de particules fines (PM10) ont régulièrement dépassé les valeurs limites prévues par la loi dans l'agglomération. Quant à l'ozone (O<sub>3</sub>), il continue à polluer en période estivale dans tout le canton.*

*Il s'agit même plutôt d'une tendance à la détérioration par rapport aux années précédentes, conclut le Service cantonal de protection de l'air. Un constat inquiétant puisqu'il s'établit alors même que le Plan O Pair 2003-2010 comprend 26 mesures déjà appliquées.*

*Elles s'avèrent donc insuffisantes, consent Pierre Kunz, adjoint scientifique au service.*

*Raison pour laquelle une révision est en cours d'élaboration.*

*«Le rapport, comprenant cette fois une quarantaine de mesures, sera remis dans une quinzaine de jours au Conseil d'Etat. Si les mesures ont été jusqu'ici incitatives, elles ne sont pas suffisantes et devront être plus contraignantes si l'on veut obtenir des améliorations dans les prochaines années.»*

*La cible: les transports*

*C'est évidemment en matière de transport motorisé, gros émetteur de polluants, qu'il faut cibler les prochaines mesures, explique Pierre Kunz. Il faudra réduire les émissions et réduire le trafic. Le Grand Conseil étudie actuellement le principe d'une nouvelle taxe écologique, plus exigeante. On pourrait aussi imiter le principe des zones, mis en place à Berlin, avec une pastille verte pour les véhicules les moins polluants. Inciter à la mobilité douce et aux transports publics restant des cibles prioritaires nécessitant beaucoup d'informations.*

*Au chapitre de la pollution due à l'énergie, il existe, par exemple, un plan d'assainissement des chauffages. Le délai pourrait être raccourci. Les chantiers seront vraisemblablement surveillés de plus près. «Quant à l'administration, elle devra, selon notre projet, se montrer particulièrement exemplaire.» Laurence Naef*

*Il apparaît comme évident que le Conseil d'Etat a pris conscience de la situation genevoise inquiétante en matière de qualité de l'air. En effet, suite à la détermination du MCG, le Conseil d'Etat a renoncé à l'importation des déchets dit « napolitains » en date du 11 mars 2008, pour ensuite, le 21 mai 2008, renoncer définitivement à toute importation ne provenant pas de la région genevoise, comme le demande la résolution N°545 du MCG déposée le 25 septembre 2007.*

*A en croire l'article de presse, une nouvelle taxe écologique pour les véhicules va être mise en application !? Est-ce à dire qu'une fois de plus seul les Genevois vont passer à la caisse ?*

*En effet, le Conseil d'Etat ne peut ignorer que les frontaliers (200'000 mouvements par jour aux postes frontières) sont grandement responsables de la pollution genevoise, et, plus particulièrement, de celle de nos campagnes.*

*Le MCG avait déposé, le 6 octobre 2006, la Motion 1714 (Créer une ceinture verte, afin de rendre l'air respirable à Genève)*

*<http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/M01714.pdf>*

***Lire le mémorial du Grand Conseil pour constater qui avait dit quoi sur la pollution de l'air à Genève apparaît important.***

[http://www.geneve.ch/grandconseil/memorial/data/560205/24/560205\\_24\\_partie4.asp](http://www.geneve.ch/grandconseil/memorial/data/560205/24/560205_24_partie4.asp), finalement mise aux voix à l'appel nominal, la proposition de motion 1714 est rejetée par 81 non contre 6 oui.

*En vertu des pouvoirs, qui sont ceux du député; des devoirs et obligations, qui sont ceux du Conseil d'Etat, voici la question posée dans le cadre de cette IUE, conformément à l'article 162A LRGC :*

### ***Question:***

***Le Conseil d'Etat, dans l'élaboration d'une nouvelle (encore une !) « taxe écologique », entend-il taxer une fois encore les seuls résidents genevois, ou va-t-il finalement taxer les véhicules des dizaines de milliers de frontaliers qui, quotidiennement, arrivent en voiture à Genève ?***

## **REPONSE DU CONSEIL D'ETAT**

### **Historique**

En date du 1<sup>er</sup> mars 2005, le projet de loi 9501 intitulé « pour une taxation accrue des voitures de tourisme très polluantes » a été déposé devant le Grand Conseil. Ce projet de loi prévoyait de réduire ou d'augmenter la taxation des voitures de tourisme selon leurs émissions polluantes (CO<sub>2</sub> et particules fines), ceci selon le principe du bonus-malus. La commission fiscale chargée d'examiner ce projet de loi a finalement demandé au Conseil d'Etat de lui soumettre un projet de loi allant dans le même sens que le PL 9501 mais tenant compte uniquement de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub>, à l'exclusion des émissions de particules fines. Le projet de loi du Conseil d'Etat (PL 10150), proposant une modification de la loi sur les contributions publiques (D 3 05) a été déposé le 19 octobre dernier. Il est actuellement en discussion devant la commission fiscale. C'est à ce projet de taxation écologique (et non de « taxe écologique », comme indiqué par erreur dans le journal) que fait référence l'article de la *Tribune de Genève* cité par l'auteur de l'interpellation urgente écrite.

## Système de taxation écologique des véhicules de tourisme

Le système de taxation écologique proposé par le Conseil d'Etat utilise le principe du bonus-malus appliqué au système en vigueur. Ainsi, à partir des barèmes actuels calculés selon la puissance du moteur de la voiture exprimée en kW, un coefficient multiplicateur (bonus-malus), déterminé en fonction de l'émission de CO<sub>2</sub>, est introduit, afin de moduler le montant à payer d'après la performance « écologique » de la voiture. Selon leurs émissions de CO<sub>2</sub>, les véhicules reçoivent un bonus ou un malus de différente amplitude : les voitures les moins polluantes sont favorisées (bonus) et les plus polluantes sont taxées davantage (malus). Avec cette démarche, le Conseil d'Etat souhaite faire augmenter la proportion des véhicules les moins polluants dans le parc de véhicules immatriculés à Genève, en orientant le choix au moment de l'achat du véhicule.

Ce nouveau système de taxation présente un grand nombre d'avantages qu'il convient de souligner ici :

- Il représente la mise en œuvre du principe du pollueur-payeur dans le cadre d'une taxation écologique.
- Il permet d'avoir un effet de levier sur le renouvellement du parc automobile, source d'émissions de CO<sub>2</sub> et de pollution de première importance.
- Il se base sur le système en vigueur actuellement et est suffisamment simple pour être compréhensible par tout un chacun.
- Il permet de conserver le système actuel et est donc facilement et rapidement applicable, sans investissement coûteux.
- Le système ne défavorise pas les familles qui ont besoin de plus grandes voitures car elles pourront choisir des véhicules de la classe moyenne bénéficiant du statu quo (seuils de CO<sub>2</sub> compris entre 160 et 200 g/km).

Pour donner suite à la demande de la commission fiscale, le Conseil d'Etat a veillé, dans son projet, à ce que les recettes fiscales issues de l'impôt sur les véhicules automobiles soient constantes par rapport à la situation actuelle. Il ne s'agit donc pas d'une nouvelle taxe, mais d'un barème plus écologique pour un impôt existant. Le nouveau barème ne vise pas les résidents genevois, mais les détenteurs de véhicules immatriculés dans le canton de Genève.

Les véhicules frontaliers provenant d'autres cantons ou d'Europe ne sont bien sûr pas concernés par l'impôt cantonal genevois sur les voitures de tourisme. Il faut noter cependant que le canton de Vaud a déjà décidé l'introduction d'une taxe sur les véhicules automobiles basée sur des critères écologiques mais elle n'est pas encore en vigueur.

## Mesures de protection de l'air

Les véhicules frontaliers contribuent, tout comme les voitures immatriculées à Genève, à la pollution de l'air, qui est alarmante dans certaines zones de l'agglomération genevoise, notamment en son cœur. Les frontaliers participent cependant aussi au développement économique de la région et sont directement ou indirectement source de revenus importants pour l'Etat de Genève. Par ailleurs, du point de vue de la qualité de l'air, des mesures visant spécifiquement les véhicules frontaliers ou leurs détenteurs ne se justifient pas. Il vaut mieux en effet cibler les véhicules et les comportements les plus polluants ou proposer des alternatives à l'utilisation de transports individuels motorisés.

Pour lutter contre la pollution de l'air due au trafic, le Conseil d'Etat met en œuvre depuis plusieurs années une stratégie d'actions complémentaires touchant tous les véhicules et toutes les personnes vivant ou travaillant à Genève, indépendamment de leur provenance, ceci dans le cadre des Plans de mesure d'assainissement de l'air successifs. Ces mesures concernent notamment la gestion des flux de trafic ainsi que du stationnement, l'encouragement à la mobilité douce, la promotion de la méthode de conduite Eco-drive, le développement des transports collectifs ainsi que l'amélioration qualitative de leur parc de véhicules et la construction de P+R à proximité de nœuds de transports publics. Le projet d'agglomération offre une occasion unique de mettre en place une politique d'aménagement du territoire et de gestion de la mobilité au niveau de la région qui permettra de limiter les émissions polluantes plus efficacement et plus durablement qu'une taxe sur les véhicules des frontaliers.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

### AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Laurent Moutinot